

06.04.2023

90/10.02.03/2022
[Munkkivuoren ja
Talinrannan
suunnitteluperiaatteet]

Helsingin kaupunki,
Kaupunkiympäristön toimiala
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite
Kirje 7.3.2023
HEL 2022-002404 T 10 03 06

Lausunto Munkkivuoren ja Talinrannan suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta

Munkkivuoren ja Talinrannan alueille laaditaan suunnitteluperiaatteita, jotka ohjailevat tulevia asemakaavahankkeita ja alueen kehittämistä. Suunnitteluperiaatteet valmistellaan Helsingin yleiskaava 2016:n pohjalta. Yleiskaavassa uuden maankäytön painopiste sijoittuu Munkkivuoren ja Talinrannan väliselle alueelle kytkeytyen Turunväylän bulevardimerkintöihin, jotka on kuitenkin korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä kumottu. Suunnitteluperiaatteiden luonnoksessa uutta maankäyttöä on esitetty yleiskaavan mukaisesti Talinrannan ja Munkkivuoren väliselle alueelle, sekä Munkkivuoren alueelle täydennysrakentamisena.

HSL on aiemmin lausunut suunnittelun valmisteluvaiheessa OAS:sta, ja lausunnossaan ottanut kantaa bussiliikenteen olosuhteiden säilyttämiseen Munkkivuoren ostoskeskuksella ja Talinrannassa myös Vihdintien pikaraitiotien liikennöinnin alettua, sekä kestävien kulkumuotojen tilantarpeisiin muun muassa kaupunkipyöräasemien ja alueen sisäisen liityntäpyöräilyn osalta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Uuden maankäytön sijoittuminen

Täydennysrakentaminen olemassa olevan rakenteen yhteyteen ja olemassa oleviin liikenneyhteyksiin tukeutuen tukee MAL 2019 -suunnitelman tavoitteita kestävästä kaupunkirakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Helsingin kaupunkistrategiassa täydennysrakentamista linjataan toteutettavaksi erityisesti raideliikenteen varrelle ja raideliikenteeseen tukeutuen.

Suunnittelualueella täydennysrakentamisen tulisi MAL-suunnitelman ja kaupunkistrategian tavoitteiden mukaisesti painottua suunnittelualueen itäosaan, joka etäisyyksien puolesta tukeutuu tehokkaasti tulevaan Vihdintien pikaraitiotiehen ja muuhun Huopalahdentien joukkoliikennepalveluun. Alueen

06.04.2023

90/10.02.03/2022

[Munkkivuoren ja
Talinrannan
suunnitteluperiaatteet]

länsiosasta etäisyydet joukkoliikenteen runkoyhteyksien äärelle muodostuvat pitkiksi, jolloin saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla edellyttää liityntäliikennettä joko joukkoliikenteellä tai pyöräillen, eivätkä sijainnit uudelle asuinrakentamiselle ole yhtä houkuttelevia kuin lähempänä runkoyhteyttä.

Luonnoksessa esitetty uusi asuinrakentaminen painottuu yleiskaavan osoittamana Munkkivuoren ja Talinrannan väliselle rakentamattomalle alueelle, johon on suunnitteluperiaateluonnoksessa sijoitettu tehokkaan rakentamisen alueet U1 ja U2. Kuitenkin, koska Turunväylän bulevardisointiin liittyvät yleiskaavan merkinnät ovat kaavan hyväksymisen jälkeen kumottu, yleiskaavan tehokasta rakentamista alueelle osoittavat A1- ja A2-merkinnät eivät lainvoimaisen yleiskaavan perusteella kytkeydy muuhun tiiviiseen kaupunkirakenteeseen tai joukkoliikenteen runkoyhteyteen alkuperäisen yleiskaavaratkaisun tarkoittamalla tavalla, vaan jäävät irrallisiksi alueikseen kauemmaksi palveluista ja joukkoliikenteen runkoyhteyksistä. HSL:n näkemyksen mukaan kortteleihin U1 ja U2 esitetty tehokas maankäyttö ei MAL-suunnitelman, Helsingin kaupunkistrategian tai yleiskaavan 2016 tavoitteiden tarkoittamalla tavalla tehokkaasti tukeudu olemassa olevaan rakenteeseen ja joukkoliikenteen runkoyhteyksiin.

Tehokkaimman rakentamisen alueet tulisi osoittaa lähemmäs Huopalahdentien joukkoliikenneyhteyksiä ja pikaraitiotietä. Mikäli tehokasta rakentamista kuitenkin osoitetaan näin kauas joukkoliikenteen runkoyhteyksistä, tulee erityisen huolellisesti varmistua kestäviin kulkumuotoihin perustuvan elämäntavan mahdollistamisesta ja houkuttelevuudesta, jotta maankäytön tuottama liikennekysyntä ohjautuu kestäviin kulkumuotoihin, eikä lisää autoliikennettä alueella.

Kadut ja reitit

Esitetty puistoalueen rauhoittaminen autoliikenteeltä ja Raumantien länsiosan muuttaminen kävelyn ja pyöräilyn paikalliseksi pääreitiksi on erittäin kannatettavaa, sillä se parantaa merkittävästi alueen sisäistä liikkumista ostoskeskuksen palveluiden ja joukkoliikenteen ääreen. Erityisesti kävelyreitit bussiliikenteen päätepysäkkialueen ympäristössä paranevat, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Koulujen huoltoliikennettä varten rakennettavan Naantalintien jatkeen osalta on tarkemmassa suunnittelussa varmistettava, että se suunnitellaan yleiskaavan prioriteettijärjestyksen mukaisesti ensisijaisesti kävelyn, pyöräilyn ja huoltoliikenteen tarpeiden mukaisesti ja rauhoitetaan tarpeettomalta autoliikenteeltä, sillä umpikujana sillä ei ole merkittävää autoliikennettä välittävää funktiota. Kävelyn ja pyöräilyn osalta se sen sijaan muodostaa alueellisesti merkittävän läpikulkuyhteyden. Koulujen saattoliikenteen osalta liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota, ja hillitä

06.04.2023

90/10.02.03/2022

[Munkkivuoren ja
Talinrannan
suunnitteluperiaatteet]

saattoliikennettä sekä ohjata sitä kauemmas koulujen välittömästä läheisyydestä, myös jotta uusi Naantalintien jatke voidaan suunnitella aidosti kestäviä kulkumuotoja palvelevaksi.

Alueen sisällä Ulvilanpuiston läpi kulkevat kävelyn ja pyöräilyn pääreitit tulee toteuttaa laadukkaina, ja erityisesti ympärivuotiseen kunnossapitoon ja sen mahdollistamiseen muun muassa mitoituksella ja pintamateriaalivalinnoilla tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueen lävistävä uusi kävelyn ja pyöräilyn pääreitti on laadukkaasti toteutettuna erinomainen ratkaisu, joka kytkee alueen läntisimmät osat joukkoliikenteen runkoyhteyteen ja Munkkivuoren ostoskeskuksen palveluihin, mutta se ei yksinään riitä luomaan tarvittavaa saavutettavuutta kävellen ja pyörällä.

Suunnitteluperiaateluonnoksen liikenneratkaisujen kuvauksessa ei ole riittävällä tavalla kuvattu kävelyn ja pyöräilyn verkostoa suunnittelualueella. Liikkumisen periaatekuvassa (selostus, s. 29) esitettyjen uusien jalkakäytävien ja pyörävylien kytkeytymistä muuhun reittiverkostoon ei ole kuvattu. Erityisesti em. periaatekuvassa mainittujen uusien pyöräteiden osalta tulee kuvata ja varmistaa reittien jatkuvuus ja kytkeytyminen osaksi pyöräilyn verkostoa alueen sisäisessä ja alueelta ulos suuntautuvassa liikkumisessa. Risteysjärjestelyihin ja eri kulkumuotojen tarvittavaan rakenteelliseen erotteluun on kiinnitettävä huomiota tarkemmassa suunnittelussa. Kävely ja pyöräily ovat erillisiä ja erilaisia kulkumuotoja, eikä niitä tulisi suunnittelussa yhdistää yhdeksi kevyen liikenteen kokonaisuudeksi.

Suuret korttelit aiheuttavat merkittävää estevaikutusta alueen poikki liikkumiseen, joten Ulvilantie on ajoneuvo- ja joukkoliikenteen lisäksi tärkeä yhteys myös kävelylle ja pyöräilylle, ja Ulvilantien järjestelyt olennainen tekijä joukkoliikenteen saavutettavuuden ja houkuttelevuuden kannalta. Erityisesti Ulvilantien rauhallisemmalla osuudella (väli Professorintie–Naantalintie) kävelyn, pyöräilyn ja pysäkkiolosuhteiden kehittäminen ja autoliikenteen rauhoittaminen tulisi ottaa suunnittelun keskiöön. Ulvilantien merkittävä rooli niin kävelyn kuin pyöräilynkin paikallisten reittien verkostossa tulisi huomioida suunnittelussa ja reittien jatkuvuus varmistaa. Ulvilantien pyöräilyratkaisu ja reittien kytkeytyminen muuhun pyöräilyn reittiverkostoon tulee kuvata suunnitelmamateriaaleissa.

Joukkoliikenneratkaisu

Liikkumisen periaatteissa (selostus, s. 29, kohta 8) kuvattu liityntälinjan reitti kuvaa yhtä mahdollista bussiliikenneratkaisua, mutta ei perustu HSL:n laatimiin suunnitelmiin. Alueen linjastoratkaisusta Vihdintien pikaraitiotien valmistumisen jälkeiseen tilanteeseen ei ole laadittu suunnitelmia tai tehty päätöksiä. Suunnitteluperiaatteisiin ei tule kirjata bussilinjan reittiä, vaan

06.04.2023

90/10.02.03/2022

[Munkkivuoren ja
Talinrannan
suunnitteluperiaatteet]

ainoastaan mahdolliset reittikadut, sillä varsinaisesta reitistä tullaan tekemään päätökset vasta myöhemmin osana HSL:n linjastosuunnittelua.

OAS-vaiheessa HSL:n jättämän lausunnon mukaisesti Munkkivuoren ostoskeskuksen alue säilyy tulevaisuudessakin merkittävänä bussiliikenteen päätepysäkkialueena ja Talinrannassa tulee varautua nykyiseen tapaan joko pistona ajettavaan bussiliikenteeseen tai linjastoratkaisusta riippuen bussilinjan päätepysäkkiin. Talinrannassa joukkoliikennepalvelun selkeyttämiseksi eri suuntiin meneville busseille on hyvä varautua erillisiin pysäkkeihin. Ulvilantie tulee säilymään merkittävänä bussiliikenteen reittikatuna, ja sitä tulee jatkossakin suunnitella koko matkaltaan bussiliikenteen reittikatuna ja kadun suunnitteluratkaisuilla tukea joukkoliikenteen käyttöä, esimerkiksi liityntäkävelyn ja pysäkkialueiden viihtyisyyttä ja esteettömyyttä kehittämällä.

Robottibussit voivat tulevaisuudessa mahdollistaa nykyistä tiheimmän vuorovälin pienemmälle matkustajakapasiteetille kustannustehokkaasti ja Talinrantaa voidaan pitää potentiaalisena paikkana tulevaisuuden mahdolliselle robottibussiliikenteelle. Robottibussiliikenteen mahdollisuuteen tulevaisuudessa liittyy kuitenkin edelleen merkittäviä epävarmuuksia. Liikkumisen periaatteissa esitetystä poiketen reitti tulisi suunnitteluperiaatteissa kuitenkin ulottaa Ulvilantie 19:n pysäkin sijaan Munkkivuoren ostoskeskukselle tai Huopalahdentielle asti, jotta yhteys voisi olla houkutteleva ja sillä olisi mahdollista saavuttaa vaihdottomasti kohteita, kuten Munkkivuoren ostoskeskuksen palvelut, tai Huopalahdentien joukkoliikenteen runkoyhteydet. Luonnoksessa esitetty hyvin lyhyt linja pakottaisi vaihdolliseen matkaan myös alueen sisällä hyvin lyhyillä, alle kilometrin matkoilla.

Lisätietoja lausunnosta antaa liikennesuunnittelija Markus Nevalainen (markus.nevalainen@hsl.fi).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Jussi M. Saarinen
toimitusjohtajan sijainen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 13.4.2023
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.